

■ Berlin

## Bauarbeiten im Test: U-Bahn-Linie 5 in Biesdorf

aus SIGNAL 05-06/2011 (Dezember 2011), Seite 34-35 (Artikel-Nr: 10000701)  
IGEB Stadtverkehr

Im Herbst 2011 wurden Gleise und Weichen westlich des Bahnhofs Wuhletal grundlegend erneuert. Zwischen dem 12. September und 20. Oktober war die Strecke zwischen Wuhletal und Elsterwerdaer Platz daher gesperrt. Bereits in den letzten Jahren mussten immer wieder kleinere Maßnahmen zur Behebung von Langsamfahrstellen durch Oberbaumängel durchgeführt werden.

### Betriebsabwicklung:

- Alexanderplatz--Biesdorf Süd (Regelbetrieb)
- Biesdorf Süd--Elsterwerdaer Platz (Pendelzug)
- Wuhletal (Bahnsteig stadteinwärts)-- Hönow (Inselbetrieb im 10-Minuten- Takt)

Der gesperrte Abschnitt wurde durch die verlängerten Buslinien 191 und 291 überbrückt, welche von Wuhletal aus als Expressbusse ohne Zwischenhalt zum Elsterwerdaer Platz fahren. Zur Umfahrung wurde die S-Bahn-Linie S5 empfohlen, welche im Bauzeitraum auf das eigentlich bestellte Angebot verdichtet wurde und in der morgendlichen Hauptverkehrszeit zwischen Mahlsdorf und Warschauer Straße alle 5 Minuten und Nachmittags alle 5/5/10 Minuten verkehrte.

### Fahrgastinformation (allgemein)

Vorab luden die Berliner Verkehrsbetriebe zu einer Pressekonferenz mit der S-Bahn, bei der sie die Bauarbeiten und Betriebskonzepte sowie die begleitende Fahrgastinformation vorstellten. Die Medien berichteten anschließend umfangreich über die Sperrung.

Doch während die Kommunikation vorab kaum besser organisiert werden kann, gab es während der Bauzeit teils erhebliche Mängel in der Fahrgastinformation. Bereits am ersten Tag herrschte große Verwirrung darüber, wo die Züge vom Alexanderplatz aus eigentlich hinfahren. Sie waren außen und per Ansage mit »Hönow« beschildert, die DAISY-Anzeiger auf den Bahnsteigen und die Innenanzeige in den modernen H-Zügen zeigte jedoch korrekt »Biesdorf-Süd« an. Nach Intervention der IGEB wurde eine Änderung zugesagt und erfreulich schnell nachgesteuert, so dass nun einheitlich das korrekte Ziel »Biesdorf- Süd« angekündigt wurde. Teilweise lagen zusätzliche Schilder »U 5 Richtung Hönow« hinter die Frontscheibe.

Doch trotz Zusicherung der BVG hielt dieser erfreulich eindeutige Zustand nicht lange an. Stattdessen wurde wiederholt manuell in das »Dynamisches Auskunftssystem« (DAISY) eingegriffen und an den Anzeigern generell »U 5 Hönow« geschildert, während die Züge korrekt nach »Biesdorf-Süd« fahren. Durch dieses »Überschreiben« konnte das System allerdings auch die aussetzenden Züge nach Friedrichsfelde nicht korrekt darstellen. Dieses Problem wurde durch fehlerhafte Fahrplanaushänge verschärft, denn laut »Baufahrplan« fahren (dank fehlender Fußnoten) ebenfalls alle Züge nach Hönow. Leider war in der kleinen Informationsspalte auf der rechten Seite nur ein Hinweis auf zusätzliche Aushänge zu



Gute Information auf dem U-Bahnsteig in Wuhletal. Leider nicht fehlerfrei: Der barrierefreie Ausgang befindet sich links, der Umgebungsplan kennt die Ersatzbus-Regelung nicht und die Abfahrtszeiten der S-Bahn-Verstärkerzüge fehlen. (Foto: Tom Gerlich)

IGEB-Bewertung: Bauarbeiten U 5 in Biesdorf		
Aspekt	Erreichte	Note (1-5)
Zeitraum	12. September bis 20. Oktober (9 Wochen)	
rechtzeitige und verständliche Baustellenkommunikation	Pressekonferenz, Flyer, Kundenzeitschriften, Laufschrift, Ansagen, Fahrinfo	1-
Beschildeung auf Bahnsteigen	DAISY-Chance 6, Aushängedypläne 6, Wuhletal-2	5
Informationen an und in den Zügen	schnell nachgebessert, aber fehlende Ansage Lichtenberg	3
Lage der Ersatzhaltestellen	Wuhletal-2, Elsterwerdaer Platz-4	3
Wegleitung von/zur Ersatzhaltestelle	durch aufgeklebte „Fußtapper“ – hätten mehr sein können	2
SEV Wegführung	Verlängerung statt eigener SEV-Linie	1+
SEV-Takt / Zuverlässigkeit	alle 10 min / verkehrabhängig	2
Anschlüsse	günstig/kalibrier	2
Informationen an den Ersatzhaltestellen & in den Bussen	Ansagen, Anzeige, Linienverlauf, zusätzliches Personal	2
Gesamtnote		2-

IGEB-Bewertung: Bauarbeiten U 5 in Biesdorf

finden - die hingen jedoch nicht in der Informationsvitrine.

### **U-Bahnhof Lichtenberg**

Der wohl größte Mangel betraf jedoch den Bahnhof Lichtenberg. Hier bestand für durchfahrende Fahrgäste die letzte Chance in die S 5 umzusteigen und den Bauabschnitt zu umfahren - immerhin eine ausdrückliche Empfehlung der BVG! Doch im Gegensatz zu früheren Bauarbeiten gab es in den Zügen Richtung Biesdorf-Süd vor dem Bahnhof Lichtenberg keine automatischen und nur sehr selten manuelle Ansagen zur Baustelle und Umfahrungsmöglichkeit. Durch den Eingriff ins DAISY wurden leider auch hier die Züge als »U 5 Hönow« angekündigt. Damit hatte die »SEV-Falle« zugeschlagen: Wer nun ahnungslos in der U-Bahn sitzen blieb oder zustieg, kam in den Genuss des dreimaligen Umstiegs und der Nutzung von Pendelzug und Ersatzbus.

### **Wuhletal**

Ein anderes Bild ergab sich am Bahnhof Wuhletal. Große Bahnsteigaufsteller und Durchsagen lenkten die Fahrgäste in die richtigen Bahnen. Der morgendliche Berufsverkehr wurde vorab als Problem erkannt. Die endende U 5 traf alle 20 Minuten auf einen teils überfüllten S-Bahn-Zug aus Strausberg bzw. Strausberg Nord. Die Empfehlung von BVG und S-Bahn lautete, diesen gegenüberstehenden Zug ungenutzt abfahren zu lassen und den 5 Minuten später verkehrenden S 5-Einsetzer (Mahlsdorf--Warschauer Straße) zu nutzen. Schwarz auf Weiß war das leider nicht nachvollziehbar, denn der ergänzende S-Bahn-Fahrplanaushang mit den Abfahrtszeiten der Verstärkerzüge hing (wohl aus Platzgründen) nicht in der BVG-Informationsvitrine. Auf dem vorhandenen »normalen« Fahrplanaushang der S-Bahn waren die Fahrten jedoch nicht enthalten. Der Umgebungsplan des Bahnhofs wurde leider nicht durch den vorbildlichen Umgebungsplan aus dem Baustellen-Flyer ersetzt.

### **(Ersatz)Buslinie 191/292**

Der Weg vom Bahnsteig zum Vorplatz mit den ersatzweise verlängerten Buslinien 191 und 291 war in Wuhletal ausreichend gekennzeichnet. Die Pfeile zeigten jedoch zum »falschen« rampenlosen Ausgang. Die Lage der Bushaltestellen kann sowohl kritisiert als auch positiv bewertet werden, denn es galt, Schleifenfahrt und gewohnte Abfahrtschaltstelle, kurze Fußwege und die Überquerung einer Hauptverkehrsstraße gegeneinander abzuwägen. Die Verlängerung vorhandener Buslinien anstelle einer eigenen SEV-Linie war aus Fahrgastsicht äußerst sinnvoll, denn sie ermöglichte auch die Direktfahrt zwischen den Busknoten Kaulsdorf Nord und Elsterwerdaer Platz.

Die Haltestellenlage am Elsterwerdaer Platz war leider nicht gut gewählt. Die ankommenden und wartenden Busse blockierten die rechte Fahrspur der Köpenicker Straße und damit vor allem die dort regulär verkehrenden Busse. Der Ausstieg erfolgte auf dem Rasen zwischen Bordsteinkante und Fahrradweg. Zur Abfahrt diente die vom U-Bahn-Ausgang am weitesten entfernte Haltestellenposition im Busbahnhof.

### **Pendelzug**

Da am stadteinwärtigen Gleis auch zwischen Elsterwerdaer Platz und Biesdorf-Süd

gebaut wurde, konnte auf diesem Abschnitt nur eingleisig alle 10 Minuten gefahren werden. Jeder zweite Zug musste also in jedem Fall in Biesdorf-Süd enden. Da die dortige Kehranlage nicht mehr nutzbar ist, wäre ein durchgehender Zugbetrieb jedoch betrieblich problematisch gewesen. Die BVG entschied sich deswegen für den Einsatz eines Pendelzuges. Aus Fahrgastsicht ist der Zusatzumstieg zwar unbequem, die Züge fahren aber dafür pünktlich.

## **Fazit**

Die Baumaßnahme wurde gut vorbereitet und vorab kommuniziert. Das Ersatzkonzept war durchdacht und funktionierte im Großen und Ganzen. Leider wird der positive Eindruck durch verschiedene Mängel in der Fahrgastinformation geschmälert. Die wiederholten Eingriffe ins DAISY verwirrten die Fahrgäste auch bei der aktuellen Baumaßnahme in Hönow unnötig. Warum die BVG überhaupt in ein dynamisches System investiert hat, wenn sie offenbar doch nur ein statisches Blechschild mit dynamischer Minutenanzeige haben will, bleibt wohl Betriebsgeheimnis. (ge)

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10000701>.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten